**NOTĂ DE FUNDAMENTARE**

**Secțiunea 1.**

**Titlul proiectului de act normativ**

|  |
| --- |
| **Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții** **”Modernizarea liniei de cale ferată București Nord - Craiova, Subsecțiunea 1: București Nord - Roșiori Nord”, lucrare de utilitate publică de interes național** |

**Secțiunea a 2 – a**

**Motivele emiterii actului normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 2.1. Sursa proiectului de act normativ |  România are, ca mărime şi amplasare geografică, o poziţie importantă pentru tranzitul feroviar între Europa de Vest, Centrală şi Asia (Orientul Mijlociu). Reţeaua feroviară publică a CFR-SA asigură legătura cu toate reţelele feroviare ale ţărilor vecine şi, mai departe, cu reţelele feroviare ale celorlalte ţări din Europa şi din Asia, şi este armonios repartizată pe teritoriul ţării, având o dispunere circulară pe două inele, aproape concentrice, străbătute de 8 magistrale radiale care pornesc din capitala ţării.CNCF „CFR” – S.A. administrează o rețea feroviară de aproximativ 20.000 km lungime desfășurată, a șaptea ca mărime din Europa si peste 900 statii CF, care conectează linii interoperabile și neinteroperabile. CNCF „CFR” – SA este Managerul de Infrastructură Feroviară din Romania, care administrează și întreține infrastructura feroviară publică și o serie de componente de infrastructură privată.Așa cum este prevăzut în Regulamentul (UE) nr.1315/2013 partea rețelei feroviare naționale reprezentată de linia de cale ferată Bucureşti Nord - Videle - Roşiori - Craiova, componentă a ramurii sudice a Coridorului Rin - Dunăre asigură legătura între ramura nordică a Coridorului Rin - Dunăre (Curtici-Arad-Coşlariu-Sighişoara-Braşov-Bucureşti Nord-Constanţa) şi Coridorul Orient I Est-Mediteranean (Curtici-Arad-Caransebeş-Drobeta Tr. Severin-Craiova-Calafat), precum şi cu traseul fostului Coridor pan-european DC (Giurgiu - Bucureşti Nord – Ploieşti- Focşani - Bacău - Paşcani - Iaşi - Ungheni). Tronsonul *București Nord* - *Roşiori Nord* este parte a proiectului global de modernizare a liniei de cale ferată *Bucureşti Nord - Videle - Roşiori - Caracal - Craiova* prevăzut în Maşter Planul General al României (MPGT), încadrat în Obiectivul General (5) Eficienţă economică, Obiective Specifice coridorului OR 11 - *Bucureşti - Roşiori - Craiova - Drobeta Turnu Severin - Caransebeş - Timişoara - Arad.*În Anexa 10.22 la MPGT - Tabel centralizator şi fişe de proiecte pentru lucrări de reabilitare linie de cale ferată, este inclus proiectul de reabilitare a liniei CF Bucureşti - Craiova, cu următoarele coduri de proiect FOI 3: Bucureşti - Roşiori - Craiova - Dr. Tr. Severin - Caransebeş - Timişoara - Arad, conform Anexei la MPGT, cod proiect **F013: Bucureşti** - **Craiova.** Proiectul *„Modernizarea liniei de cale ferată Bucureşti Nord* - *Craiova”* este propus pentru finanţare în perioada 2020 - 2030, conform *Anexei 10.35 - „Surse de finanţare pentru infrastructura feroviară 2020* - *2030”.* |
| 2.2. Descrierea situaţiei actuale |  Realizarea și derularea acestui proiect revine Companiei Naționale de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A., care este beneficiarul investiției. Linia de cale ferată Bucureşti Nord-Videle-Roşiori-Craiova, parte din ramura sudică a Coridorului Rin-Dunăre asigură legătura între ramura nordică a Coridorului Rin-Dunăre (Curtici-Arad-Coşlariu-Sighişoara-Braşov-Bucureşti Nord-Constanţa) şi Coridorul Orient/Est-Mediteranean (Curtici-Arad-Caransebeş-Drobeta Tr.Severin-Craiova-Calafat), precum şi cu traseul fostului Coridor Pan-european IX (Giurgiu-Bucureşti Nord-Ploieşti-Focşani-Bacău-Paşcani-Iaşi-Ungheni). Linia de cale ferată București Nord – Roșiori Nord este situată în sudul țării și traversează Municipiul București, Sectoarele 1 si 6 și trei județe: Ilfov, Giurgiu și Teleorman și este administrată de Sucursalele Regionale București și Craiova.Secţiunea de cale ferată Bucureşti Nord-Videle-Roşiori-Craiova este una din cele mai folosite secţiuni din reţeaua CNCF CFR-SA, atât pentru traficul de călători şi marfă naţional, cât şi pentru cel internaţional.Parametrii operaţionali ai secţiunii de cale ferată Bucureşti Nord - Videle - Roşiori - Craiova nu sunt în conformitate cu prevederile Regulamentelor UE nr. 1315/2013 şi 1299/2014 şi ale Directivei (UE) 2016/797 privind interoperabilitatea transpusă la nivel național prin HG nr. 108/2020.Tronsonul are o lungime de 95,5 km. Linia de cale ferată București Nord (km 3+396) – Roșiori Nord (km 98+916) face parte din magistrala feroviară 100 şi este situată pe două regionale de cale ferată: București și Craiova astfel: **-** *Sucursala Regională de Căi Ferate București:*zona de linie c.f. cuprinsă între stațiile c.f. București Nord – stația c.f. Videle de la km 3+396 (semnal intrare cap Y statia Bucuresti Nord dinspre Bucurestii Noi) – km 55+000 (cap Y stația Videle) (în total 51,604 km);**-** *Sucursala Regională de Căi Ferate Craiova:*zona de linie c.f. cuprinsă între stațiile Videle – Roșiori Nord de la km 55+000 (cap Y stația Videle) – km 98+916 (cap X stația Roșiori Nord) (în total 43,916 km). Raza minimă a curbelor este de 300 m.Panta caracteristică este de :* 6 mm/m în sensul Bucureşti – Roșiori Nord;
* 6 mm/m în sensul Roșiori Nord - Bucureşti.

Rezistenţa caracteristică maximă este de:* 6 N/KN în sensul în sensul Bucureşti – Roșiori Nord;
* 6 N/KN în sensul Roșiori Nord - Bucureşti.

 Linia c.f. Bucureşti – Roșiori Nord este linie dublă, electrificată şi înzestrată cu instalaţii de bloc de linie automat (BLA) pe toată lungimea. Pe linia Bucureşti - Roșiori Nord sunt 11 puncte de secţionare (stații CF si halte de mișcare) și anume: Bucureștii Noi, Chiajna, Grădinari, Vadu Lat, Zăvestreni, Videle, Ciolpani, Gălăteni, Olteni, Rădoiești, Atârnați.Pentru deservirea traficului local de calatori pe linie sunt amplasate 6 puncte de oprire în linie curentă: Carpați, Parc Distracții Chiajna, Domneștii de Sus, Zorile, Anghelești si Vârtoapele.  Viteza maximă de circulaţie a trenurilor, înscrisă în livretele de mers este:a) la trenurile de călători – 100 km/h în ambele sensuri;b) la trenurile de marfă – 60 km/h în ambele sensuri.Opțiunea tehnico-economică selectată asigură îndeplinirea în totalitate a cerințelor tehnice ale proiectului de modernizare a liniei de cale ferată și vizează:* Atingerea unui procent de 60,37% din lungimea totală a traseului pe care se va putea circula în viitor cu viteza maximă de 200 km/h; astfel, viteza de circulație de 200 km/h este permisă de geometria traseului și a dispozitivelor de linii din stații pe o lungime de 57,67 km din totalul de 95,5 km ai traseului;
* Viteza de 160 km/h este permisa de geometria traseului și a dispozitivelor de linii din stații pe o lungime de 28,25 km din totalul de 95,5 km ai traseului, reprezentând 29,57% din lungimea totală a traseului;
* Astfel, din lungimea totală a traseului, viteza de circulație cuprinsă între 160-200 km/h se atinge pe o lungime totala de 85,92 km reprezentând cca 90% din traseul, iar sistematizarea stațiilor se face pentru viteza de circulație maximă permisă de geometria traseului proiectat;
* Sistematizarea stațiilor si haltelor de mișcare pentru circulația cu viteza de 160 km/h pentru stațiile Videle și Ciolpani și respectiv 200 km/h pentru stațiile Grădinari, Vadu Lat, Gălăteni, Olteni și Rădoiești;
* Stațiile CF Bucureștii Noi și Chiajna se sistematizează pentru viteza de circulație 100 km/h respectiv 115 km/h;
* Stațiile Zăvestreni si Atârnați se desființează;
* Accesul la peroane se realizează denivelat, asigurându-se astfel siguranța călătorilor și a personalului de exploatare în faza de operare;
* Eliminarea de pe porțiunile de traseu prevăzute pentru circulația cu 200 km/h a intersecțiilor la nivel cu calea ferata si asigurarea de treceri denivelate pe zonele de intersecție cu alte căi de comunicație;
* Din punct de vedere al exproprierilor de pe zonele cu variante de traseu definitive acestea sunt minime si nu afectează arii protejate, așezări urbane și zone locuite.

 Modernizarea/reabilitarea liniei de cale ferată asigură circulația feroviară cu viteza de 160 km/h pe cca 90% din lungimea totală a traseului, urmând ca într-o etapă ulterioară de dezvoltare, odată cu eliminarea trecerilor la nivel și realizarea de intersecții denivelate ale căilor de comunicație rutieră cu linia c.f., viteza de circulație să poată fi sporită la 200 km/h pe cca 60% din traseu. |
| 2.3.Schimbări preconizate | Prin prezentul act normativ, se propune aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ”Modernizarea liniei de cale ferata București Nord - Craiova, Subsecțiunea 1: București Nord - Roșiori Nord”, lucrare de utilitate publică de interes național, prevăzuți în anexa care face parte integrantă din prezenta hotărâre.Reabilitarea liniei de cale ferată existentă, pe tronsonul CF București Nord – Roșiori Nord pentru a permite circulaţia trenurilor cu viteze maxime de 120 km/h (pentru trenurile de marfă) şi 160-200 km/h (pentru trenurile de călători), în conformitate cu previziunile cererii de trafic de călători şi de marfă va duce la:* Reducerea timpului de călătorie pe tronsonul analizat;
* Îmbunătățirea parametrilor infrastructurii feroviare pentru creșterea vitezei maxime de circulație la 120 km/h pentru trenurile de marfă și respectiv 160 - 200 km/h pentru trenurile de călători.
* Asigurarea condițiilor de interoperabilitate privind sarcina admisă pe osie și gabaritul de liberă trecere
* Reabilitarea lucrărilor de artă în conformitate cu recomandările expertizelor tehnice și a dimensionării hidraulice corespunzătoare debitelor de calcul cu probabilitatea de 1% stabilite prin Studiul Hidrologic
* Reabilitarea construcțiilor civile din stații, cu accent pe îmbunătățirea condițiilor de călătorie, a accesibilității persoanelor cu mobilitate redusă, precum și îmbunătățirea condițiilor de munca pentru personalul de exploatare a caii ferate;
* Modernizarea instalațiilor de tracțiune electrica;
* Modernizarea instalațiilor de semnalizare feroviară - introducerea de instalații moderne de centralizare electronică și a sistemului ERTMS+GSM-R;
* Modernizarea instalațiilor de telecomunicații feroviare;
* Lucrări de protecția mediului prin amplasarea de panouri fonoabsorbante în toate zonele afectate de zgomotul produs de traficul feroviar; se va acorda o atenție deosebită pentru protejarea mediului în zonele de intersecție cu cursurile de apă, pe zonele cu terasament instabil și inundabil, astfel încât cadrul natural să fie cât mai puțin afectat, atât pe perioada de execuție cât și pe perioada de exploatare a liniei c.f.
 |
| 2.4. Alte informații | Pentru implementarea prezentului proiect, Compania Națională de Căi Ferate ”C.F.R.” – S.A. a finalizat Studiul de Fezabilitate pentru ”Modernizarea liniei de cale ferata București Nord - Craiova, Subsecțiunea 1: București Nord - Roșiori Nord”*, avizat în cadrul Consiliului Tehnico-Economic* al Sucursalei Regionale de Căi Ferate București - Aviz CTE nr. R.2/5/129/14.03.2024 și Sucursalei Regionale de Căi Ferate Craiova Aviz CTE nr. 72/2/118/19.03.2024**,** precum și în cadrul Consiliului Tehnico-Economic C.N.C.F. ”C.F.R.” S.A prin Documentul de Avizare nr. 52 din 01.08.2024.Indicatorii tehnico-economici au fost avizați de Ministerul Transporturilor şi Infrastructurii în urma ședinței Consiliului Tehnico-Economic, prin avizul nr. 229/17.12.2024 şi de către Consiliul Interministerial de Avizare Lucrări Publice de Interes Naţional şi Locuinţe prin avizul nr. 2/06.02.2025.  |

**Secţiunea a 3 – a**

**Impactul socioeconomic**

|  |  |
| --- | --- |
| 3.1. Descrierea generală a beneficiilor şi costurilor estimate ca urmare a intrării în vigoare a actului normativ | Proiectul de hotărâre a Guvernului nu se referă la acest domeniu. |
| 3.2. Impactul social | Prin realizarea lucrărilor propuse, impactul estimat va fi unul pozitiv, de lungă durată și de o importanță deosebită iar efectele pozitive vor fi următoarele:* circulația pe calea ferată va fi mai sigură, calea ferată va fi mai atractivă pentru călători și transportatorii de mărfuri, rezultând o creștere a ȋncasărilor și a veniturilor căii ferate;
* reducerea costurilor de exploatare ale liniei de cale ferată și ȋmbunătățirea condițiilor pentru pasageri;
* reducerea timpului de parcurs și, implicit, a valorii timpului pentru pasageri;
* creșterea accesibilității zonelor deservite și, astfel, impact pozitiv asupra dezvoltării economice.

Proiectul va satisface nevoile de mobilitate și de transport ale utilizatorilor săi, asigurând standarde sigure și de înaltă calitate, va contribui la coeziunea socială prin îmbunătățirea accesibilității și a conectivității.La nivelul Beneficiarului vor exista avantaje incontestabile în ceea ce privește reducerea costurilor, de întreținere și de îmbunătățire a traficului feroviar și a condițiilor de calitate și siguranță în circulația trenurilor. |
| 3.3. Impactul asupra drepturilor şi libertăților fundamentale ale omului  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| * 1. Impactul macroeconomic
		1. Impactul asupra economiei şi asupra principalilor indicatori macroeconomici
		2. Impactul asupra mediului concurențial şi domeniului ajutoarelor de stat
 | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.5. Impactul asupra mediului de afaceri | Finalizarea acestui obiectiv duce la îmbunătățirea condițiilor mediului de afaceri, prin creșterea performanței sistemului de transport  |
| 3.6. Impactul asupra mediului înconjurător | Implementarea prezentului proiect va conduce la îmbunătățirea factorilor de mediu prin reducerea emisiilor de poluanți în aer, ca urmare a atragerii unui număr cât mai mare de călători pe transportul feroviar (numărul de mașini pentru transport individual se va reduce și implicit va scădea consumul de combustibil folosit pentru circulația autovehiculelor). Transportul feroviar, comparativ cu celelalte tipuri de transport este un transport sigur, economic și prietenos cu mediul. Agenția Națională pentru Protecția Mediului a emis Acordul de Mediu nr. 8 din 02.12.2024.  |
| 3.7. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva inovării şi digitalizării | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.8. Evaluarea costurilor şi beneficiilor din perspectiva dezvoltării durabile | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 3.9. Alte informaţii | Nu au fost identificate |

**Secţiunea a 4 – a**

**Impactul financiar asupra bugetului general consolidat, atât pe termen scurt, pentru anul curent, cât si pe termen lung (pe 5 ani), inclusiv informații cu privire la cheltuieli și venituri**

|  |
| --- |
| - mii lei - |
| Indicatori | Anul curent | Următorii 4 ani | Media pe 5 ani |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| 4.1. Modificări ale veniturilor bugetare, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| a) buget de stat, din acesta: |  |  |  |  |  |  |
| (i) impozit pe profit |  |  |  |  |  |  |
| (ii) impozit pe venit |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale: |  |  |  |  |  |  |
| (i) impozit pe profit |  |  |  |  |  |  |
| c) bugetul asigurărilor sociale de stat: |  |  |  |  |  |  |
| (i) contribuţii de asigurări |  |  |  |  |  |  |
| d) alte tipuri de venituri  |  |  |  |  |  |  |
| 4.2.Modificări ale cheltuielilor bugetare, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| a) buget de stat, din acesta: |  |  |  |  |  |  |
| (i) cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| (ii) bunuri si servicii |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale: |  |  |  |  |  |  |
| (i) cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| (ii) bunuri și servicii |  |  |  |  |  |  |
| c) bugetul asigurărilor sociale de stat: |  |  |  |  |  |  |
| (i) cheltuieli de personal |  |  |  |  |  |  |
| (ii) bunuri și servicii |  |  |  |  |  |  |
| d) alte tipuri de cheltuieli |  |  |  |  |  |  |
| 4.3.Impact financiar, plus/minus, din care: |  |  |  |  |  |  |
| a) buget de stat |  |  |  |  |  |  |
| b) bugete locale |  |  |  |  |  |  |
| 4.4.Propuneri pentru acoperirea cresterii cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 4.5.Propuneri pentru a compensa reducerea veniturilor bugetare. |  |  |  |  |  |  |
| 4.6.Calcule detaliate privind fundamentarea modificărilor veniturilor şi/sau cheltuielilor bugetare |  |  |  |  |  |  |
| 4.7. Prezentarea, în cazul proiectelor de acte normative a căror adoptare atrage majorarea cheltuielilor bugetare, a următoarelor documente:a) fişa financiară prevăzută la art. 15 din Legea nr. [500/2002](file:///C%3A%5CUsers%5Cuser%5Csintact%204.0%5Ccache%5CLegislatie%5Ctemp197918%5C00057056.htm) privind finanţele publice, cu modificările şi completările ulterioare, însoţită de ipotezele şi metodologia de calcul utilizată;b) declaraţie conform căreia majorarea de cheltuială respectivă este compatibilă cu obiectivele şi priorităţile strategice specificate în strategia fiscal-bugetară, cu legea bugetară anuală şi cu plafoanele de cheltuieli prezentate în strategia fiscal-bugetară. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 4.8. Alte informaţii | Finanțarea obiectivului de investiții de utilitate publică de interes național se realizează din fonduri externe nerambursabile, Programul Transport 2021-2027, de la bugetul de stat prin bugetul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, din veniturile proprii ale Companiei Naţionale de Căi Ferate „C.F.R.” – S.A, precum și din alte surse legal constituite, în limita sumelor aprobate anual cu această destinaţie, conform programelor de investiţii publice aprobate potrivit legii. |

**Secţiunea a 5 – a**

**Efectele proiectului de act normativ asupra legislaţiei în vigoare**

|  |  |
| --- | --- |
| 5.1. Măsuri normative necesare pentru aplicarea prevederilor proiectului de act normativ  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.2. Impactul asupra legislaţiei în domeniul achiziţiilor publice | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.3. Conformitatea proiectului de act normativ cu legislaţia UE (în cazul proiectelor ce transpun sau asigură aplicarea unor prevederi de drept UE).5.3.1. Măsuri normative necesare transpunerii directivelor UE5.3.2. Măsuri normative necesare aplicării actelor legislative ale UE. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.4. Hotărâri ale Curţii de Justiţie a Uniunii Europene  | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.5. Alte acte normative si/sau documente internaţionale din care decurg angajamente asumate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 5.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 6 – a**

**Consultările efectuate în vederea elaborării proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 6.1. Informaţii privind neaplicarea procedurii de participare la elaborarea actelor normative  | Proiectul de act normativ a fost afișat pe site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii. |
| 6.2. Informaţii privind procesul de consultare cu organizaţii neguvernamentale, institute de cercetare si alte organisme implicate | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.3. Informaţii despre consultările organizate cu autorităţile administraţiei publice locale. | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu.  |
| 6.4. Informaţii privind puncte de vedere/opinii emise de organisme consultative constituite prin acte normative | Proiectul de act normativ nu se referă la acest domeniu. |
| 6.5. Informaţii privind avizarea de către:a)Consiliul Legislativ b)Consiliul Suprem de Apărare a Ţăriic)Consiliul Economic si Sociald)Consiliul Concurenţeie)Curtea de Conturi | Proiectul de act normativ nu necesită aceste avize. |
| 6.6. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

**Secţiunea a 7 – a**

**Activităţi de informare publică privind elaborarea și implementarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 7.1 Informarea societăţii civile cu privire la elaborarea proiectului de act normativ | Proiectul prezentului act normativ a îndeplinit procedura prevăzută de dispozițiile Legii nr. 52/2003 privind transparenţa decizională în administrația publică, republicată, fiind afișat pe web site-ul Ministerului Transporturilor și Infrastructurii, în secțiunea Transparență decizională. |
| 7.2 Informarea societăţii civile cu privire la eventualul impact asupra mediului în urma implementării proiectului de act normativ, precum si efectele asupra sănătăţii și securităţii cetăţenilor sau diversităţii biologice | Proiectul de act normativ nu produce niciun impact asupra mediului. |

**Secţiunea a 8 – a**

**Măsuri privind implementarea monitorizarea și evaluarea proiectului de act normativ**

|  |  |
| --- | --- |
| 8.1 Măsurile de punere în aplicare a proiectului de act normativ | Proiectul de hotărâre nu se referă la acest domeniu. |
| 8.2. Alte informaţii | Nu au fost identificate. |

Pentru considerentele de mai sus, am elaborat prezentul proiect de Hotărâre a Guvernului pentru aprobarea indicatorilor tehnico-economici ai obiectivului de investiții ”Modernizarea liniei de cale ferata București Nord - Craiova, Subsecțiunea 1: București Nord - Roșiori Nord”, lucrare de utilitate publică de interes național care, în forma prezentată, a fost avizat de ministerele interesate şi pe care îl supunem aprobării.

**MINISTRUL TRANSPORTURILOR ȘI INFRASTRUCTURII**

**SORIN-MIHAI GRINDEANU**

**AVIZĂM:**

**VICEPRIM-MINISTRU,**

**MARIAN NEACȘU**

**MINISTRUL INVESTIȚIILOR ȘI PROIECTELOR EUROPENE,**

**MARCEL – IOAN BOLOȘ**

**MINISTRUL DEZVOLTĂRII, LUCRĂRILOR PUBLICE ŞI ADMINISTRAŢIEI,**

**CSEKE ATTILA-ZOLTÁN**

**VICEPRIM-MINISTRU, MINISTRUL FINANȚELOR,**

**TÁNCZOS BARNA**